Canada Industrial Relations Board Conseil canadien des relations industrielles

C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

Motifs de décision

Superior Propane, une division de Superior Plus s.e.c.,

requérante,

et

Section locale 31 de la Fraternité internationale des Teamsters; section locale 213 de la Fraternité internationale des Teamsters,

agents négociateurs.

Dossier du Conseil : 29172-C
Référence neutre : 2013 CCRI **689**
Le 28 juin 2013

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil) était composé de Me William G. McMurray, Vice-président, ainsi que de M. John Bowman et Me Robert Monette, Membres. Une audience a été tenue les 28 et 29 août 2012.

Ont comparu

Me Barry Y. Dong, procureur pour Superior Propane, une division de Superior Plus s.e.c.;
Me E. Casey McCabe, procureur pour la section locale 31 de la Fraternité internationale des Teamsters et la section locale 213 de la Fraternité internationale des Teamsters.

Les présents motifs de décision ont été rédigés par Me William G. McMurray, Vice-président.

Canada

I. Nature de la demande

[1] Superior Propane, une division de Superior Plus s.e.c. (Superior), a présenté une demande au Conseil en vue d'obtenir une déclaration selon laquelle elle exploite une entreprise fédérale au sens de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Par extension, elle affirme que ses employés sont des employés dans le cadre de son entreprise fédérale en vertu des articles 2 et 4 du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*).

[2] Dans ses observations écrites datées du 7 juin 2012, elle a rappelé au Conseil que, dans une affaire de compétence constitutionnelle, « il est important de mettre l'accent sur le travail réellement accompli par Superior » (traduction). Elle a déclaré ce qui suit :

> ... Superior transporte du propane au moyen d'un réseau de distribution interprovincial et international (pour ce qui est du transport aux États-Unis) à l'intention de ses clients. Les activités normales et habituelles de Superior sont celles d'une entreprise de transport interprovincial (et international) faisant la livraison de carburant. L'entreprise, qui mène des activités de collecte, de traitement et de distribution interprovinciale de propane, constitue une entreprise fédérale unique au sens de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.
>
> (traduction)

[3] Pour les motifs exposés ci-après, le Conseil rejette la demande. Le Conseil conclut que Superior n'est pas une entreprise fédérale au sens de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

[4] Superior affirme qu'elle collecte, traite et transporte du propane. Il n'y a, au dossier, aucun élément de preuve attestant que Superior effectue elle-même ces activités. Superior livre son propre propane; il ne s'agit pas d'une entreprise de transport. Elle n'exerce habituellement pas d'activités de transport, tant au sens courant qu'au sens constitutionnel du terme. Superior achète à des raffineries de grandes quantités de propane qu'elles ont en stock dans leurs installations. Superior admet qu'elle embauche ensuite des entreprises de transport tierces (qui relèvent déjà de la compétence fédérale) et qu'elle utilise leurs services pour transporter le propane depuis les raffineries jusqu'à ses propres réservoirs de stockage. Superior n'est pas une entreprise de transport. Elle ne vend pas de services de transport; elle vend du propane. Superior n'est donc pas une entreprise de transport, au sens de l'alinéa 2*b*) du *Code*.

[5] Les activités normales et habituelles de Superior sont toutes liées à la vente au détail de propane à ses clients. Étant donné qu'elle vend du propane, et puisque le propane est un gaz, elle exerce également des activités de livraison de propane à ses clients. Superior fait appel à ses propres employés et utilise ses propres camions pour livrer à ses clients le propane qu'elle possède et qui est stocké dans ses réservoirs. Cela dit, Superior n'exerce pas, comme elle l'affirme, d'activités de transport de propane pour d'autres. Les tâches réellement effectuées par la majorité des employés de Superior consistent principalement en la livraison à ses clients de propane stocké dans ses réservoirs. La vente et la livraison sont indissociables et constituent une seule activité. Pour Superior, la vente et la livraison de propane constituent principalement, mais non exclusivement, une activité intraprovinciale. La présomption de compétence provinciale s'applique donc en ce qui a trait aux relations du travail de l'entreprise.

II. Contexte

[6] Superior a désigné la section locale 31 de la Fraternité internationale des Teamsters et la section locale 213 de la Fraternité internationale des Teamsters comme parties intimées à sa demande.

[7] En juillet 1957, la Commission des relations de travail de la Colombie-Britannique (la CRTCB) a accrédité la section locale 213 de la Fraternité internationale des Teamsters à titre d'agent négociateur d'une unité composée de certains employés de Superior situés dans la province de la Colombie-Britannique, « au sud de Prince George » (traduction).

[8] En août 1965, la CRTCB a accrédité la section locale 31 de la Fraternité internationale des Teamsters à titre d'agent négociateur d'une unité composée de certains employés de Superior situés dans la province de la Colombie-Britannique, « à Prince George et au nord de la ville » (traduction).

[9] Ces deux accréditations de la CRTCB ont été modifiées à de nombreuses reprises au fil des années et elles étaient toujours en vigueur au moment où Superior a présenté sa demande au Conseil. Superior est partie à une convention collective conclue avec chacune des deux unités de négociation de la Colombie-Britannique. Des copies des ordonnances d'accréditation et de la convention collective ont été déposées en preuve.

[10] En juin 1997, le Conseil canadien des relations du travail (le CCRT) a accrédité la section locale 31 de la Fraternité internationale des Teamsters à titre d'agent négociateur d'une unité d'employés qui étaient à ce moment au service de Propane ICG au Yukon. Après la vente de l'entreprise Propane IGC à Superior, cette ordonnance a été modifiée par le Conseil en décembre 2001 afin que le nom de l'employeur soit changé pour celui de Superior (ordonnance du Conseil n° 8182-U, datée du 14 décembre 2001). Une convention collective est en vigueur.

[11] Superior a également informé le Conseil qu'elle a une relation de négociation collective avec un syndicat dans la province de Québec, soit l'Union internationale des travailleurs du verre, mouleurs, poterie, plastique et autres. Superior ne nous a pas fourni de copie de l'ordonnance d'accréditation ni aucun autre détail qui aurait pu nous permettre de déterminer la nature ou le champ d'application de cette unité de négociation.

[12] Superior exerce ses activités dans les 13 provinces et territoires du Canada, mais elle n'a aucune relation de négociation collective autre que celles qui sont indiquées ci-dessus.

[13] Tout au long de l'audience, la section locale 31 et la section locale 213 de la Fraternité internationale des Teamsters ont défendu une position commune, s'opposant à la demande, et elles étaient toutes deux représentées par le même procureur. Par souci de commodité, nous désignerons ci-après les deux parties intimées en parlant simplement du « syndicat ».

[14] Dans sa demande au Conseil, Superior nous demandait de fusionner les deux unités de négociation de la Colombie-Britannique assujetties à la législation provinciale, de manière à ce qu'elles ne forment plus qu'une unité de négociation relevant de la compétence fédérale. Toutefois, avant l'audience, Superior a retiré sa demande relative à la fusion des unités de négociation. Elle demande au Conseil de seulement déclarer qu'elle est une entreprise fédérale et que ses relations du travail sont assujetties au *Code*.

[15] Il arrive fréquemment que le personnel du Conseil pose un certain nombre de questions prédéterminées à un requérant qui présente une telle demande. Cette étape s'effectue assez tôt, c'est-à-dire avant l'expiration du délai de présentation des observations écrites et avant que l'affaire ne soit renvoyée au Conseil à proprement parler. En réponse à l'une de ces questions, Superior a indiqué que la modification proposée relativement à la compétence constitutionnelle

ne résultait d'aucun changement apporté à ses activités (17 février 2012, page 3, réponse à la question E).

III. Examen du droit applicable

A. Droit législatif pertinent

[16] Les dispositions législatives applicables à la présente demande sont énoncées aux articles 2 et 4 du *Code*, ainsi qu'au paragraphe 91(29) et à l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

1. *Code canadien du travail*

[17] Les articles 2 et 4 du *Code* énoncent la portée de la compétence du Conseil. Ces deux dispositions font expressément référence à des employés exerçant leurs fonctions « dans le cadre » d'une entreprise fédérale.

[18] L'article 4 du *Code* précise que la partie I du *Code* s'applique aux employés dans le cadre d'une entreprise fédérale, quelle qu'elle soit :

> 4. La présente partie s'applique aux employés dans le cadre d'une entreprise fédérale et à leurs syndicats, ainsi qu'à leurs employeurs et aux organisations patronales regroupant ceux-ci.

[19] L'article 2 du *Code* définit (de façon non exhaustive) le terme « entreprises fédérales » et, à l'alinéa 2*b*), traite de l'exploitation de celles qui se rapportent, entre autres choses, au transport et aux communications :

> 2. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.
>
> « entreprises fédérales » Les installations, ouvrages, entreprises ou secteurs d'activité qui relèvent de la compétence législative du Parlement, notamment :
>
> ...
>
> *b*) les installations ou ouvrages, entre autres, chemins de fer, canaux ou liaisons télégraphiques, reliant une province à une ou plusieurs autres, ou débordant les limites d'une province, et les entreprises correspondantes.

2. *Loi constitutionnelle de 1867*

[20] Les articles 2 et 4 du *Code* dérivent ou tirent leur origine du paragraphe 91(10) et de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

[21] La compétence fédérale sur le transport interprovincial et international et autres travaux est établie à l'alinéa 92(10)*a*), qui doit être interprété en fonction du paragraphe 91(29) :

> 92. Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :
>
> ...
>
> 10. les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes:
>
> (*a*) Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province;

[22] L'article 91 énonce la portée de la compétence législative fédérale, notamment au paragraphe 91(29) :

> 91.29. Les catégories de sujets expressément exceptés dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par la présente loi aux législatures des provinces.

[23] Le paragraphe 92(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* prévoit généralement que les ouvrages et entreprises d'une province relèvent de la compétence provinciale. Toutefois, l'effet conjugué du paragraphe 91(29) et de l'alinéa 92(10)*a*) crée une exception conférant au Parlement la compétence exclusive sur les ouvrages et entreprises qui sont énumérés à l'alinéa 92(10)*a*) dans la catégorie composée des « Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province ». L'alinéa 92(10)*a*) fait en sorte que les ouvrages et entreprises de transport et de communications de nature interprovinciale relèvent de la compétence fédérale.

(*Westcoast Energy Inc.* c. *Canada (Office national de l'énergie)*, [1998] 1 R.C.S. 322 (*Westcoast Energy*), au paragraphe 43)

B. Jurisprudence importante

1. Tribunaux

[24] Superior affirme qu'elle constitue une entreprise unique, et que ses activités normales et habituelles font en sorte qu'elle relève de la compétence fédérale, selon le champ d'application de l'alinéa 92(10)*a*).

[25] Les arrêts de principe rendus par la Cour suprême du Canada (la CSC) sur le champ d'application de l'alinéa 92(10)*a*) confirment tous ce qui suit :

1. Depuis 1925, les relations du travail sont reconnues comme relevant de la compétence provinciale :

   Toronto Electric Commissioners v. *Snider et al.*, [1925] 2 D.L.R. 5 (C.P.) (*Snider*).

2. La compétence du gouvernement fédéral à l'égard des relations du travail est l'exception :

   Construction Montcalm Inc. c. *Commission du salaire minimum*, [1979] 1 R.C.S. 754 (*Construction Montcalm*), à la page 768;

   Consolidated Fastfrate Inc. c. *Western Canada Council of Teamsters*, 2009 CSC 53; [2009] 3 R.C.S. 407 (*Consolidated Fastfrate*), au paragraphe 27;

   NIL/TU,O Child and Family Services Society c. *B.C. Government and Service Employees' Union*, 2010 CSC 45; [2010] 2 R.C.S. 696 (*NIL/TU,O*), au paragraphe 11.

3. Un sens étroit a été donné à cette exception :

   Consolidated Fastfrate, précité, au paragraphe 27;

   NIL/TU,O, précité, aux paragraphes 11 et 51.

4. Afin de déterminer la nature de l'entreprise fédérale en cause, le juge des faits applique un « critère fonctionnel » :

« il faut considérer les activités normales ou habituelles de l'affaire en tant qu'« entreprise active », sans tenir compte de facteurs exceptionnels ou occasionnels »

Construction Montcalm, précité, à la page 769;

Northern Telecom c. *Travailleurs en communication*, [1980] 1 R.C.S. 115 (*Northern Telecom*), à la page 139;

[18] ... pour déterminer si le pouvoir de réglementer les relations de travail d'une entité relèvera du gouvernement fédéral, ce qui aurait pour effet d'écarter la présomption de compétence provinciale, l'arrêt *Four B* exige que le tribunal applique tout d'abord le critère fonctionnel, c'est-à-dire qu'il examine la nature de l'entité, son exploitation et ses activités habituelles pour voir s'il s'agit d'une entreprise fédérale. Si c'est le cas, ses relations de travail seront assujetties à la réglementation fédérale...

NIL/TU,O, précité, au paragraphe 18.

5. La compétence fédérale peut être directe ou indirecte; une entreprise peut constituer en elle-même une entreprise fédérale, ou il peut s'agir d'une partie vitale et intégrante de l'exploitation d'une autre entreprise principale de compétence fédérale.

2. La compétence fédérale sur les travaux et entreprises

[26] Il y a donc essentiellement deux raisons pour lesquelles il pourrait être considéré que les relations du travail des employés de Superior relèvent de la compétence fédérale : cela sera le cas si Superior constitue en elle-même une entreprise fédérale ou, dans le cas contraire, si le travail exécuté par ses employés fait partie intégrante d'une autre entreprise principale de compétence fédérale. Superior soutient qu'elle est une entreprise fédérale et qu'elle relève directement de la compétence fédérale. Elle ne soutient pas qu'elle en relève indirectement.

[27] Dans *Central Western Railway*, la CSC s'est penchée sur la question de la compétence constitutionnelle dans une affaire concernant les relations du travail d'une compagnie de chemin de fer exploitant un réseau de 105 milles de long. La voie ferrée exploitée par l'entreprise était située entièrement dans les limites d'une province, mais elle était raccordée au réseau ferroviaire d'une compagnie de chemin de fer assujettie à la compétence fédérale avec laquelle l'entreprise en cause échangeait des marchandises. Les extraits suivants illustrent bien les deux situations applicables à une entreprise fédérale, à savoir l'assujettissement à la compétence fédérale directe ou indirecte :

> Il y a deux façons dont Central Western peut être considérée comme relevant de la compétence fédérale et, partant, du *Code canadien du travail*. Premièrement, on peut considérer qu'il s'agit d'un chemin de fer interprovincial qui tombe en conséquence dans le champ d'application de l'al. 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867* à titre d'ouvrage ou d'entreprise de compétence fédérale. Deuxièmement, si l'on peut à bon droit voir l'appelante comme faisant partie intégrante d'un ouvrage ou d'une entreprise à caractère fédéral qui existe déjà, elle relève de la compétence fédérale suivant l'al. 92(10)*a*). Par souci de clarté, je tiens à préciser que ces deux approches, en dépit de leur connexité, sont distinctes l'une de l'autre. Dans le premier cas, il s'agit surtout de déterminer si le chemin de fer constitue en **lui-même** un ouvrage ou une entreprise de compétence fédérale. Dans le second cas, cependant, la compétence tient à une conclusion que la réglementation de la matière en question fait partie intégrante d'une entreprise fédérale principale.
>
> (*Travailleurs unis des transports* c. *Central Western Railway Corp.*, [1990] 3 R.C.S. 1112 (*Central Western Railway*), pages 1124-1125; souligné dans l'original)

[28] La CSC a récemment statué, ou réitéré, que les entreprises qui embauchent une entreprise de transport assujettie à la compétence fédérale, ou qui en retiennent les services, pour transporter des marchandises et des produits en leur nom ne constituent pas en elles-mêmes, de ce seul fait, des entreprises de transport fédérales. Les clients de compagnies de chemin de fer interprovinciales et internationales ne sont pas eux-mêmes visés par la législation fédérale; une personne qui décide de conclure un contrat avec une entreprise de transport assujettie à la compétence fédérale pour que celle-ci transporte des marchandises d'une province à une autre ou vers un autre pays ne travaille pas dans le cadre de cette entreprise de transport de compétence fédérale du simple fait qu'elle a le statut de client ou d'expéditeur (voir *Consolidated Fastfrate Inc.*, précité, aux paragraphes 43, 44, 48 et 80).

[29] Bien que la majorité des entreprises visées à l'alinéa 92(10)*a*) exercent des activités dans le secteur du transport ou des communications, le champ d'application de cette disposition ne se limite pas nécessairement à ce type d'entreprise :

> ... le fait qu'une activité ou un service ne participe pas du transport ou des communications n'empêche pas de conclure, dans le cadre du premier volet du critère établi dans l'arrêt *Central Western*, précité, que l'activité ou le service en question fait partie d'une entreprise fédérale unique pour l'application de l'al. 92(10)*a*).
>
> (*Westcoast Energy*, précité, au paragraphe 64)

[30] Dans *Westcoast Energy*, précité, la CSC a expliqué le critère de l'« entreprise unique » de la façon suivante :

> 49. Pour être considérées comme une entreprise fédérale unique pour l'application de l'al. 92(10)*a*), les diverses activités visées doivent être intégrées sur le plan fonctionnel et être assujetties à une

> gestion, à une direction et à un contrôle communs. Le professeur Hogg affirme, à la p. 22-10, que [TRADUCTION] « [c]'est la mesure dans laquelle les [diverses] activités sont intégrées sur le plan fonctionnel ou commercial qui détermine si elles forment ou non une seule et même entreprise ». Il ajoute, à la p. 22-11, que les diverses activités formeront une entreprise unique si elles sont [TRADUCTION] « de fait, exercées en commun en tant qu'exploitation unique ». Autrement dit, outre un propriétaire unique, il doit y avoir intégration fonctionnelle et gestion commune. Le lien physique doit être assorti d'un lien opérationnel. L'existence de rapports commerciaux étroits ne suffit pas.
>
> ...
>
> 65. Cependant, cela ne veut pas dire qu'il est impossible de dégager certains indices qui seront utiles dans l'analyse fondée sur l'al. 92(10)*a*). À notre avis, le principal facteur à considérer est la question de savoir si les diverses activités visées sont intégrées sur le plan fonctionnel et si elles sont assujetties à une gestion, à une direction et à un contrôle communs. En toute probabilité, l'absence de ces facteurs établira que les activités visées ne font pas partie de la même entreprise interprovinciale, **même si l'inverse ne sera pas nécessairement vrai**. Parmi les autres questions pertinentes, quoique non déterminantes, mentionnons celles de savoir s'il n'existe qu'un seul propriétaire (peut-être en tant qu'indice d'une gestion et d'un contrôle communs) et si les biens ou les services fournis dans le cadre d'une entreprise le sont pour le seul bénéfice de l'autre entreprise ou de ses clients, ou des deux à la fois, ou s'ils sont disponibles de façon générale.
>
> (c'est nous qui soulignons)

[31] Selon ce critère, les activités doivent être intégrées sur le plan fonctionnel et assujetties à une gestion, à une direction et à un contrôle communs. Les éléments clés de ce critère sont donc l'intégration fonctionnelle et la gestion commune. Dans chaque affaire, ces deux éléments doivent être présents, et il faut évaluer dans quelle mesure ils le sont. Le fait qu'une entreprise fédérale soit propriétaire de l'entreprise en cause n'est pas déterminant. De même, un lien physique ou des rapports commerciaux étroits ne suffisent pas pour qu'une entreprise locale devienne assujettie à la compétence fédérale.

[32] L'entreprise de Westcoast Energy inc. (Westcoast) était divisée en trois grands secteurs. Elle exploitait son entreprise principale, une canalisation de transport principale assujettie à la législation fédérale, ainsi que des canalisations de collecte et des usines de traitement. Le litige relatif au partage des compétences, qui a finalement été tranché par la CSC en 1998 (*Westcoast*, précité), avait d'abord été soumis à l'Office national de l'énergie (ONE). Westcoast possédait et exploitait une canalisation de transport principale qui relevait déjà de la compétence de l'ONE. Westcoast avait présenté à l'ONE diverses demandes en vue d'obtenir des ordonnances et des certificats à l'égard des projets d'agrandissement de ses canalisations de collecte et de ses installations de traitement. Celles-ci se trouvaient toutes à l'intérieur des frontières d'une province, mais elles étaient raccordées à la canalisation principale interprovinciale. L'ONE a jugé qu'en fait, les canalisations de collecte et les usines de traitement constituaient des

entreprises locales distinctes qui, de ce fait, relevaient de la compétence provinciale. La Cour d'appel fédérale a été d'avis contraire. Elle a conclu que les canalisations de collecte et les usines de traitement relevaient de la compétence fédérale, qu'elles faisaient partie d'une entreprise unique et étaient intégrées à l'exploitation de l'entreprise fédérale principale, à savoir la canalisation de transport principale. La CSC a souscrit à cette opinion; elle a conclu, après avoir appliqué le critère de l'« entreprise unique » énoncé ci-dessus, que l'entreprise relevait directement de la compétence fédérale.

[33] Dans les affaires, comme en l'espèce, où le tribunal de première instance se voit demander d'établir si une entreprise relève ou non de la compétence fédérale, qui constitue l'exception en matière de relations du travail, la CSC a également souligné la nécessité de disposer d'un dossier de preuve complet afin de déterminer les faits constitutionnels (voir *Northern Telecom*, précitée, à la page 139).

[34] Le Conseil conclura ce résumé des principes juridiques pertinents par un commentaire général. Bien que la compétence fédérale en matière de relations du travail puisse constituer une exception et qu'on doive y donner un sens étroit, une telle compétence existe bel et bien, pour des raisons d'ordre pratique et juridique bien réelles. Par conséquent, le Conseil doit se montrer vigilant pour veiller à ce que la présomption de compétence provinciale en matière de relations du travail n'exclue pas indûment ou abusivement une conclusion selon laquelle c'est la compétence fédérale qui s'applique, lorsque cette position est défendue de manière adéquate.

IV. Preuve

A. Preuve documentaire

[35] L'employeur a fourni un organigramme de ses employés de la région de la Colombie-Britannique et de la région de l'Alberta (pièce 1, onglet 4). Il a également fourni un organigramme de l'organisation, lequel illustre les liens entre Superior, sa société mère et les autres entités qui composent l'organisation (pièce 1, onglet 9).

[36] Le syndicat a fourni une copie de l'article sur la ville de Hyder publié sur Wikipédia (pièce 2, onglet 6). Cet article nous informe que la ville de Hyder, en Alaska, est la ville la plus à

l'est de l'État, qu'elle compte une population de quelque 87 habitants et qu'elle est située à environ 3,2 km de la ville de Stewart, en Colombie-Britannique.

[37] Le syndicat a également présenté une page du rapport annuel de 2009 de la Superior Plus Corporation (pièce 3). Cet élément a été déposé en preuve pendant le contre-interrogatoire du deuxième témoin de l'employeur, mené par le syndicat. Sur la page en question se trouve un graphique illustrant les volumes de vente et de distribution du propane au Canada pour Superior. Les volumes sont ventilés selon le type d'utilisation finale (industrielle, commerciale, résidentielle et autres) ainsi que par région (Ouest du Canada, Est du Canada et Canada atlantique). D'après le graphique, Superior a vendu 1 305 millions de litres de propane en 2011. Selon la ventilation par type d'utilisation finale, le secteur industriel s'est classé au premier rang pour le volume d'achat, avec 769 millions de litres, soit plus de 50 % de toutes les ventes. La ventilation par région nous indique quant à elle que c'est dans l'Ouest du Canada que se sont faites la majorité des ventes : 738 millions de litres y ont été achetés, soit plus de 50 % du volume total encore une fois.

[38] Les deux parties ont présenté au Conseil des copies des ordonnances d'accréditation et des conventions collectives connexes conclues entre Superior et les sections locales de la Fraternité internationale des Teamsters concernées.

B. Témoignages

[39] Superior a fait témoigner deux personnes : son avocat général, M^e^ Lorne O'Reilly, et son gestionnaire régional des opérations de la région de la Colombie-Britannique, M. Trevor Todd.

[40] Le syndicat n'a fait entendre aucun témoin.

[41] M^e^ O'Reilly est l'avocat général de Superior et de la Superior Plus Corporation, la société mère. Il a expliqué l'organigramme de l'organisation et les liens entre Superior, Superior Plus s.e.c et la Superior Plus Corporation. Il a indiqué que Superior est l'entreprise canadienne la plus importante dans le secteur de la distribution de propane et de la prestation de services liés au propane, et qu'elle exerce ses activités et fournit ses services à des clients dans les 13 provinces et territoires du Canada.

[42] Superior n'exerce pas d'activités de raffinage. Elle achète plutôt le propane en grandes quantités de divers fournisseurs. Ces fournisseurs sont les raffineries qui traitent le pétrole brut de manière à en extraire, entre autres choses, le propane. Les fournisseurs sont les raffineries de pétrole. Superior achète le propane en grandes quantités et a recours à des transporteurs tiers pour le transporter par voie ferrée ou par camion jusqu'aux divers réservoirs de stockage qu'elle possède dans chaque province. Par la suite, Superior utilise ses propres camions pour livrer, en plus petites quantités, le propane stocké dans ses réservoirs à ses clients. Superior possède elle-même ou loue bon nombre des wagons spécialisés utilisés par les entreprises de transport tierces pour transporter le propane par voie ferrée depuis les raffineries jusqu'aux réservoirs de stockage de Superior. Il semble que Superior loue des voies d'évitement du CN ou du CP à divers endroits au Canada. Le témoin n'a pas présenté de liste des voies d'évitement louées ou de leur emplacement. Le Conseil comprend que la majeure partie des activités de transport exécutées par les compagnies de chemin de fer tierces sont de nature interprovinciale, car les véhicules de celles-ci traversent souvent plus d'une frontière provinciale. Une certaine partie de ces activités de transport sont intraprovinciales.

[43] Le témoin a nommé bon nombre des raffineries de pétrole avec lesquelles Superior fait affaire pour se procurer du propane. Il a indiqué que les deux principaux fournisseurs de propane de l'entreprise sont les raffineries situées à Sarnia, en Ontario, et à Edmonton, en Alberta. Ces raffineries sont exploitées par des entreprises comme Shell ou Esso. Il a également parlé d'une raffinerie située à Cherry Point, dans l'État de Washington, que peut utiliser Superior dans le cadre de ses activités à Vancouver, en Colombie-Britannique.

[44] Le témoin a également informé le banc que Superior possède et exploite une caverne de sel, qui, bien qu'elle soit située aux États-Unis, se trouve relativement près de la frontière canado-américaine. Cette caverne, qui fait sans doute partie d'une mine de sel désaffectée, est hermétique et peut être utilisée sans risque pour stocker du propane. Le propane qui y est stocké est livré par Superior à ses clients en Ontario. Sur ce point aussi le témoin s'est montré avare de détails.

[45] Son témoignage était un peu plus étoffé lorsqu'il a parlé de la nature des activités de Superior en Colombie-Britannique. Le banc a eu droit, indirectement, à une leçon de géographie.

Le témoin a mentionné plusieurs villes de la Colombie-Britannique; bon nombre d'entre elles sont d'assez petite taille, situées en région éloignée et relativement méconnues, comme les villes de Valemount et de Dease Lake. Il a également nommé des villes un peu plus grandes de la province, par exemple Field et Terrace.

[46] Un employé de Superior qui habite à Lake Louise, en Alberta, livre environ 800 000 litres de propane par année à un certain nombre de clients de l'entreprise situés à Field, en Colombie-Britannique, ou dans les environs de cette ville.

[47] Le témoin a indiqué qu'au cours de la dernière année, Superior a livré plus de 19 000 litres de propane à partir des villes de Terrace et de Stewart, en Colombie-Britannique, à destination de la ville de Hyder dans l'État de l'Alaska. La population de Hyder, en Alaska, s'élève à quelque 87 personnes, et la ville se trouve à seulement 3,2 km de Stewart, en Colombie-Britannique. Le témoignage présenté n'était pas tout à fait clair sur ce point, mais il semble que la seule façon d'avoir accès à Hyder, en Alaska, par la route est de passer par Stewart, en Colombie-Britannique.

[48] Superior livre annuellement plus de 64 000 litres de propane à partir de Valemount, en Colombie-Britannique, à destination de divers endroits aux alentours de Jasper, en Alberta. Ces livraisons se font uniquement en hiver. Le client de Superior est une compagnie de chemin de fer interprovinciale. Superior lui livre le propane au moyen d'un véhicule rail-route. Pour effectuer les livraisons, le véhicule rail-route ne passe pas par la route, mais utilise plutôt les voies ferrées parce que le propane doit être transféré dans divers réservoirs qui font partie des dispositifs d'aiguillage le long de la ligne ferroviaire. Les réchauffeurs d'aiguilles sont alimentés au propane. Il semble que ce soit Superior qui possède ou qui loue le véhicule rail-route, et non la compagnie de chemin de fer cliente; qu'un seul de ces véhicules soit utilisé par Superior; que seulement un employé de Superior soit chargé de le conduire; et que les seules livraisons de propane effectuées avec ce véhicule soient celles en provenance de Valemount, en Colombie-Britannique, qui sont destinées aux divers réchauffeurs d'aiguilles situés à Jasper, en Alberta, et dans les environs de cette ville.

[49] Un véhicule rail-route est un véhicule qui est muni de pneus en caoutchouc pour rouler sur des routes, et de roues en acier pour emprunter une voie ferrée. Lors du contre-interrogatoire, le témoin a déclaré que l'employé de Superior qui conduit le véhicule rail-route peut être accompagné d'un employé de la compagnie de chemin de fer assujettie à la compétence fédérale à qui appartient la voie ferrée empruntée par le véhicule rail-route pour se rendre aux réchauffeurs au propane situés tout près des dispositifs d'aiguillage. Toujours selon le témoignage, il est possible que le conducteur de Superior ne soit pas toujours accompagné. Il semble que les endroits où le propane doit être livré le long de la voie ferrée soient éloignés et qu'il soit impossible d'y avoir accès autrement, que ce soit par un chemin public ou une route.

[50] M[e] O'Reilly a déclaré que Superior transporte du propane depuis la Saskatchewan jusqu'en Alberta, et depuis The Pas, au Manitoba, jusque dans le Nord de la Saskatchewan. Superior dessert également Lake of the Woods, depuis l'Ontario ou les Prairies. Ici aussi, le témoin s'est contenté de donner un aperçu général de ces activités. Il est resté muet sur le nom des clients, leur emplacement, la fréquence des livraisons, les périodes saisonnières pendant lesquelles elles sont effectuées ainsi que sur le volume ou les quantités de propane livré.

[51] Il a affirmé que Superior a déjà expédié à Saint-Pierre-et-Miquelon, des îles qui appartiennent à la France, du propane stocké en Nouvelle-Écosse ou à Terre-Neuve-et-Labrador. Cependant, il a également admis qu'à l'heure actuelle, Superior se contente de vendre le propane, et que c'est une entreprise de transport tierce qui livre le produit à Saint-Pierre-et-Miquelon, par voie maritime. Superior ne s'occupe plus du transport ni de la livraison du propane qu'elle vend à Saint-Pierre-et-Miquelon.

[52] Le témoin a affirmé que Superior livrait du propane à un client situé dans l'État du Maine au moyen de remorques appartenant à des tiers, et parfois en utilisant ses propres véhicules. Il n'a pas mentionné le nom du client, ni l'endroit où il se trouve dans le Maine, ni le nombre de livraisons annuelles, ni le volume ou les quantités de propane livré.

[53] Superior livre du propane à partir de Whitehorse, au Yukon, à destination de Haines, en Alaska. Les livraisons ont lieu une fois par mois, et le volume livré est d'environ 454 000 litres par année. Toutefois, ces livraisons sont effectuées par une entreprise que le témoin a décrite comme une « entreprise de transport » (traduction) tierce. Le Conseil comprend de ces

déclarations que Superior ne participe donc pas au transport ni à la livraison du propane qu'elle vend à un ou plusieurs clients situés à Haines, en Alaska.

[54] Le Conseil remarque que les employés de Superior qui travaillent à partir de Whitehorse, au Yukon, font partie d'une unité de négociation qui est déjà assujettie à la compétence fédérale parce que ces employés habitent et travaillent au Yukon (voir l'alinéa 2*i*) du *Code*).

[55] Le deuxième témoin de l'employeur était le gestionnaire régional des opérations de la région de la Colombie-Britannique, qui est responsable des activités quotidiennes de Superior en Colombie-Britannique et au Yukon.

[56] Son témoignage a porté sur les activités de Superior en Colombie-Britannique et, compte tenu de la nature de la demande, il s'est attardé surtout sur les livraisons de propane effectuées par Superior à partir de différents endroits en Colombie-Britannique et à destination :

- du territoire du Yukon;
- de la province de l'Alberta;
- de l'État de l'Alaska.

[57] Au sujet des livraisons de propane effectuées à partir de différents endroits en Colombie-Britannique à destination du Yukon, il a indiqué que Superior charge un camion de transport de propane à Whitehorse, et que ce camion se dirige ensuite vers la ville de Dease Lake, en Colombie-Britannique, et s'arrête en chemin pour faire des livraisons. Par la suite, Superior charge de nouveau le camion à Dease Lake, puis le chauffeur remonte jusqu'à Whitehorse en faisant des livraisons à divers endroits sur le chemin. La fréquence à laquelle s'effectuent les livraisons sur ce parcours est déterminée par Superior à partir de son centre des opérations situé à Guelph, en Ontario. La fréquence est tributaire des conditions météorologiques. Les livraisons effectuées le long de ce parcours sont faites automatiquement, par opposition aux livraisons sur demande, et un plus grand nombre de livraisons sont effectuées durant l'hiver.

[58] Au sujet des livraisons de propane effectuées à partir de différents endroits en Colombie-Britannique à destination de l'État de l'Alaska, le témoin a affirmé qu'elles partent habituellement d'une installation de Superior à Terrace, en Colombie-Britannique, et qu'elles sont destinées à des clients situés dans la ville de Hyder, en Alaska. La fréquence des livraisons

varie d'une fois par semaine à une fois par mois. Le témoin a indiqué que ces livraisons peuvent être faites automatiquement ou « sur demande ». Lors du contre-interrogatoire, il a déclaré que Superior avait effectué 18 livraisons à destination de la ville de Hyder, en Alaska, au cours de la dernière année, et qu'elles avaient toutes été faites pendant les six mois que dure la saison de chauffage.

[59] Il a parlé de livraisons en partance de Valemount, en Colombie-Britannique, à destination de Jasper, en Alberta. Il a indiqué que ces livraisons avaient été peu nombreuses à l'hiver 2011-2012, étant donné que la saison n'avait pas été si froide. Il s'agit des livraisons effectuées à l'aide du véhicule rail-route décrites par le témoin précédent.

[60] Le témoin a affirmé que Superior livre du propane à un autre endroit en Alaska, mais il a admis que ces livraisons sont destinées à un agent de Superior et sont effectuées par un tiers. Il a également admis que c'est l'agent qui s'occupe de livrer le propane aux clients de Superior en Alaska. La livraison du propane à partir du Yukon à destination de Haines, en Alaska, est effectuée par un transporteur tiers.

[61] Il a mentionné que Superior livre du propane à une mine située à Tungsten, dans les Territoires du Nord-Ouest.

[62] Il a décrit la manière dont les livraisons sont faites, physiquement, par les employés de Superior, ainsi que le type d'équipement que Superior possède ou contrôle et qu'elle utilise pour effectuer ces livraisons. Il a indiqué que Superior respecte à la fois les normes de sécurité fédérales et les normes de sécurité provinciales. Selon lui, la livraison de propane par camion au sein de la province doit s'effectuer en conformité avec la réglementation fédérale en matière de transport de marchandises dangereuses. Il n'a pas mentionné les dispositions pertinentes de cette réglementation et ne nous en a pas non plus remis une copie. Il a également mentionné, de manière générale, que les règlements provinciaux en matière de sécurité régissent l'installation de l'équipement fonctionnant au propane dans la province.

[63] Il nous a donné certains détails à propos des types de camions que possède et exploite Superior. Apparemment, il s'agit de camions de transport de bouteilles de gaz, de camions-grues ou de camions de service. Tous ces camions sont utilisés exclusivement pour la livraison de

propane (et, à ce qu'il semble, Superior ne livre rien d'autre que du propane). Le témoin a mentionné que les plus petits camions ont une capacité qui n'excède pas quelques milliers de litres de propane. Les camions de taille moyenne, qui seraient munis d'essieux tandem, ont une capacité individuelle maximale de 18 000 litres de propane. Les plus gros camions, munis d'essieux tridem (trois essieux), ont une capacité individuelle maximale de 30 000 litres de propane.

[64] Les livraisons à partir de Terrace, en Colombie-Britannique, à destination de Hyder, en Alaska, sont faites au moyen d'un camion à essieux tandem d'une capacité de 18 000 litres.

[65] Lors du contre-interrogatoire, le témoin a répondu à de nombreuses questions portant sur la composition des unités de négociation existantes chez Superior. En général, les réponses données par le témoin ont confirmé que, bien que certains employés des différentes unités de négociation travaillent comme monteurs d'installations au gaz ou jouent un autre rôle dans l'installation d'équipement fonctionnant au propane, la majorité des employés de chaque unité de négociation sont employés par Superior afin de conduire les camions de livraison de propane de l'entreprise et d'effectuer les livraisons à ses clients.

V. Position des parties

A. Requérante

[66] Superior affirme qu'elle exploite une entreprise de transport de carburant qui est directement assujettie à la compétence fédérale. Elle déclare que ses activités normales et habituelles sont celles d'une entreprise de transport de carburant. Elle affirme en outre que ses activités ont une portée interprovinciale et internationale et qu'elles sont régulières et continues. Selon elle, le critère à appliquer en l'espèce est qualitatif, et non quantitatif. À son avis, le critère juridique que doit appliquer le Conseil est celui de l'entreprise unique énoncé par la CSC dans *Westcoast Energy*, précité. Qui plus est, elle affirme que dans les faits, ses activités sont similaires à celles de Westcoast. Superior soutient que son entreprise principale (tout comme la canalisation de transport principale de Westcoast) est le transport interprovincial de grandes quantités de propane depuis les raffineries jusqu'à ses divers réservoirs de stockage.

[67] Superior soutient que :

- Elle exerce des activités de transport de propane au moyen d'un réseau de distribution interprovincial et international (aux États-Unis) à l'intention de ses clients. Ses activités normales et habituelles sont celles d'une entreprise de transport interprovincial (et international) faisant la livraison de carburant. Cette entreprise, qui mène des activités de collecte, de traitement et de distribution interprovinciale du propane, constitue une entreprise fédérale unique au sens de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

- Elle est le plus important acheteur de propane au Canada.

- Elle achète et transporte le propane pour ses clients. Elle n'exerce aucune activité de production ou de raffinage; elle est, en essence, un transporteur de propane.

- Elle expédie également une grande quantité de propane par l'entremise de transporteurs tiers, notamment le CP, le CN et d'autres transporteurs ferroviaires, des entreprises de camionnage interprovinciales et, à l'occasion, des transporteurs aériens. Cependant, le transport interprovincial et international au moyen de l'infrastructure et de l'équipement appartenant à Superior est régulier et continu. La plupart du temps, Superior livre le propane à ses clients ou à l'un de ses propres sites d'approvisionnement situés dans les provinces et territoires canadiens et à l'étranger.

- La notion de compétence directe s'applique à la présente affaire parce que l'entreprise de Superior constitue une « entreprise relevant de la compétence législative du Parlement en application de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867* » (traduction). Il est important de prendre en considération les faits constitutionnels essentiels se rapportant à Superior, qui sont semblables aux faits qui ont été jugés importants relativement à l'entreprise fédérale interprovinciale dont il était question dans *Westcoast Energy*, précité.

- Superior n'est pas simplement une chaîne de points de vente au détail qui transporte ses propres produits d'un magasin à l'autre. Elle constitue vraiment une entreprise de transport nationale qui livre du propane à ses clients au Canada et aux États-Unis. Superior n'est pas comme un magasin Sears, Eaton ou Canadian Tire, tel qu'il est décrit dans *Burns Foods (Transport) Ltd.* (1990), 81 di 114 (CCRT n°809).

[68] Superior soutient que :

- Son entreprise fédérale unique est en grande partie semblable à celle de Westcoast, telle que cette dernière est décrite par la CSC dans *Westcoast Energy*, précité.

- Elle possède et exploite certains des camions qui font le transport régulier et continu du gaz d'une province à une autre, ou encore d'une province à l'étranger, soit aux États-Unis. En outre, elle est exploitée comme une entreprise fédérale unique. Outre le fait que les diverses entités de Superior sont détenues par le même propriétaire, elles sont caractérisées par une intégration fonctionnelle, une gestion commune ainsi qu'un lien physique et opérationnel.

- L'élément déterminant est la livraison interprovinciale et internationale « régulière et continue » du produit au moyen de l'équipement et de l'infrastructure que possède ou exploite Superior ou dont elle a le contrôle. C'est pour cette raison que Superior relève de la compétence fédérale.

- Aucune distinction ne peut être établie entre l'utilisation, par Westcoast, d'une canalisation pour le transport interprovincial et le recours, par Superior, à la combinaison de moyens qu'elle emploie pour distribuer le propane à ses clients, à savoir son propre réseau de distribution, des camions, des conteneurs et des tiers. Superior est une entreprise fédérale unique qui est intégrée sur le plan fonctionnel et assujettie à une gestion, une direction et un contrôle communs au sens de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

B. Intimé

[69] Le syndicat soutient que la demande de l'employeur ne peut être accueillie, car elle n'est appuyée sur aucun fait ni aucun fondement juridique.

[70] Le syndicat soutient que la notion de compétence fédérale directe ne s'applique pas à la présente affaire. Selon le syndicat, Superior n'est pas une entreprise fédérale. Il affirme que les membres faisant partie de son unité de négociation ne sont pas des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale. Le syndicat soutient donc qu'il est « inopportun » (traduction) que Superior se fonde sur le critère énoncé dans *Westcoast Energy*, précité.

[71] Le syndicat soutient également que la notion de compétence fédérale indirecte ne s'applique pas non plus à l'affaire. Il reconnaît qu'il n'a pas une connaissance directe des activités de la société mère. Il affirme que s'il devait être conclu que l'entreprise est assujettie à la compétence fédérale (ce qu'il nie), il doit s'agir d'une compétence indirecte et non directe. Qui plus est, l'entreprise fédérale (si tant est qu'elle existe) n'est pas Superior elle-même, mais la société mère. Le syndicat affirme que, dans une perspective constitutionnelle, le seul argument que pourrait défendre Superior est que la société mère exploite une entreprise fédérale, dans la mesure où la société mère exerce elle-même des activités de transport interprovincial de propane (ce que le syndicat nie).

[72] Selon le syndicat, les seules activités de transport interprovincial de propane qui pourraient être en cause en l'espèce sont celles de transport du propane depuis les raffineries jusqu'aux réservoirs de stockage de Superior. Or, ce ne sont pas des membres du syndicat qui assurent ce transport. Le syndicat établit une différence entre le transport de propane depuis les raffineries jusqu'aux divers réservoirs de stockage et la livraison ultérieure du propane stocké dans ces réservoirs aux clients. La première activité, le transport de propane – qui, le syndicat l'admet, est interprovinciale –, est exécutée par des tiers et non par des membres du syndicat, pas plus que par des employés de Superior ou de la société mère. La deuxième activité, la livraison aux clients du propane stocké dans les réservoirs – qui est en grande partie intraprovinciale –, est exécutée par ses membres.

[73] Le syndicat affirme que les deux activités sont, dans une perspective constitutionnelle, distinctes et séparables. Ainsi, même si la société mère pouvait démontrer qu'elle exploite une entreprise fédérale de transport, le travail effectué par les membres du syndicat, qui consiste à livrer le propane après qu'il a été transporté, ne constitue pas une partie vitale, essentielle ou intégrante de l'exploitation de la société mère. Autrement dit, même si les activités de la société mère étaient assujetties au *Code* (une affirmation que le syndicat rejette), Superior ne pourrait toujours pas satisfaire au critère de la compétence indirecte parce que ses employés ne sont pas des employés dans le cadre de l'exploitation de la société mère.

[74] Le syndicat soutient que les employés faisant partie de ses unités de négociation, qui livrent le propane stocké dans les réservoirs aux clients, ne traversent pas de frontières provinciales dans le cadre de leur travail. D'un côté, le syndicat reconnaît que ses membres effectuent chaque année certaines livraisons de propane à partir des réservoirs en Colombie-Britannique à des clients situés dans des endroits comme Hyder, en Alaska, ou à destination de l'Alberta, pour l'alimentation des réchauffeurs d'aiguilles adjacents aux voies ferrées. De l'autre côté, le syndicat soutient que ces livraisons destinées à des clients à l'extérieur de la province constituent des anomalies géographiques et sont effectuées par très peu de ses membres; elles ne suffisent donc pas à transformer la nature normale et habituelle du travail intraprovincial en des activités interprovinciales. En outre, ces livraisons inhabituelles représentent un très faible pourcentage de toutes les livraisons de Superior et, proportionnellement, une aussi petite quantité de propane.

[75] Le syndicat affirme que le critère applicable est le critère fonctionnel en trois volets défini par le CCRT dans *Marathon Realty Company Limited* (1977), 25 di 387; [1978] 1 Can LRBR 493; et 78 CLLC 16,138 (CCRT n°117), lequel se résume ainsi :

- *S'agit-il, dans la présente cause, d'une entreprise de compétence fédérale?*
- *S'il s'agit d'une entreprise de compétence fédérale, le travail en cause est-il fait dans le cadre d'une entreprise de compétence fédérale?*
- *S'il s'agit d'une entreprise de compétence fédérale et que le travail en cause est fait dans le cadre d'une entreprise de compétence fédérale, peut-on dire que les employés intéressés exécutent ce travail?*

[76] Les deux premiers volets du critère portent sur la nature et la fonction des activités de l'entreprise. Le troisième volet porte sur le travail exécuté par les employés en vue d'établir s'ils exécutent réellement un travail qui constitue une partie intégrante d'une entreprise fédérale.

[77] Même s'il était établi que la société mère est une entreprise fédérale, lorsqu'on examine la nature des activités liées aux réservoirs locaux et la nature du travail exécuté par les camionneurs, les opérateurs des installations et les monteurs d'installations au gaz qui constituent la main-d'œuvre, il est clair que ces employés ne font partie d'aucun aspect interprovincial de l'entreprise de Superior Plus s.e.c.

[78] De l'avis du syndicat, même si Superior Plus s.e.c. constitue une entreprise fédérale qui exerce des activités interprovinciales de transport de propane, la distribution de ce produit au sein d'une province, de même que la réparation, l'entretien et l'installation d'appareils de chauffage et autres, ne constituent pas un aspect principal de cette entreprise. Le fait que Superior Plus s.e.c. confie à des transporteurs tiers le transport interprovincial de son produit souligne la séparation des deux aspects de l'entreprise.

[79] La société mère n'exploite pas une canalisation intégrée; elle confie plutôt le transport à des tiers. Les employés qui travaillent à chacun des réservoirs locaux ne fournissent ni main-d'œuvre ni services se rapportant à une entreprise fédérale. Leur travail est entièrement de nature provinciale ou locale. Il n'y a absolument aucun lien entre les activités de Superior Plus s.e.c. en Colombie-Britannique et ses activités en Ontario, au Québec ou dans toute autre province. Les services fournis au niveau des activités locales sont destinés aux clients et à la population en général et ne visent pas à profiter à Superior Plus s.e.c.

[80] Même s'il était démontré que Superior Plus s.e.c. constitue une entreprise fédérale, un examen du critère à trois volets révélerait que le travail exécuté par les membres des unités de négociation de la Fraternité internationale des Teamsters est de nature locale et qu'il peut, dans une perspective constitutionnelle et opérationnelle, être séparé du travail de Superior Plus s.e.c. Le fait qu'il n'existe aucun lien entre les activités locales et fédérales exclut la conclusion selon laquelle la nature des activités de l'employeur a changé et que celles-ci ne relèvent plus de la compétence provinciale, mais de la compétence fédérale.

[81] Le fait que Superior possède des bureaux ainsi que des réservoirs et qu'elle mène des activités commerciales dans tout le Canada ne fait pas d'elle une entreprise fédérale. Canada Safeway ltée possède des magasins dans tout le Canada qui sont desservis par une division du transport par camion responsable du transport interprovincial et international de la viande, des fruits et des légumes. Le syndicat avance l'argument suivant : « Personne ne va aller dire que le Safeway du coin constitue une entreprise fédérale parce qu'il est le dernier maillon d'une chaîne d'approvisionnement interprovinciale ou internationale. Selon le raisonnement de l'employeur, chaque société nationale ou multinationale possédant un magasin local ou menant des activités locales constituerait une entreprise fédérale » (traduction).

[82] Le syndicat demande au Conseil de prendre note du fait que ni Superior ni la société mère ne possèdent le réseau interprovincial utilisé pour le transport du propane de la société mère. Ce produit est transporté par camions et par voies ferrées qui appartiennent à des tiers avec lesquels la société mère entretient une relation contractuelle pour ce qui est du transport interprovincial.

[83] La société mère ne transporte pas de propane pour d'autres parties. Le propane transporté est le produit de Superior qui est destiné à être utilisé et vendu par elle à ses clients. Le fait que la société mère ne possède pas d'infrastructure, comme des usines de traitement ou des canalisations, et qu'elle transporte son propre produit introduit une différence fondamentale entre la présente affaire et *Westcoast Energy*, précité.

[84] De l'avis du syndicat, Superior Plus s.e.c. ne possède ni ses propres canalisations ni ses propres installations de traitement; par conséquent, il ne peut être soutenu que le travail exécuté par les membres du syndicat en Colombie-Britannique constitue une partie intégrale des activités de transport de l'entreprise de l'employeur. En outre, l'employeur a admis en toute franchise, dans ses observations écrites présentées avant l'audience, qu'il utilise des transporteurs tiers pour le transport de son produit, qu'il s'agisse de camions, de voies ferrées ou du pipeline appartenant à Keyera.

[85] Le syndicat soutient que même si certains chauffeurs faisant partie de ses unités de négociation transportent le produit de Superior au-delà des frontières de la province (le propane qui arrive en Colombie-Britannique avant de retraverser la frontière à destination de l'Alberta), la position défendue par l'employeur sera rejetée parce que ces chauffeurs constituent une infime

fraction de la main-d'œuvre totale employée dans ces provinces. Le syndicat ne nie pas que ces livraisons sont bel et bien effectuées, mais il affirme que les déplacements requis à cette fin ne sont pas assez fréquents pour que la nature véritable des activités de l'employeur soit assimilable à celle d'une entreprise interprovinciale. Le même raisonnement s'applique aux voyages peu fréquents depuis Valemount ou d'autres localités du Nord-Est de la Colombie-Britannique à destination de l'Alberta. Le fait que l'employeur n'a pas fourni de chiffres relativement au nombre d'employés qui travaillent pour lui mine sa position voulant qu'il soit un transporteur interprovincial.

[86] Selon le syndicat, la nature principale de l'entreprise de Superior est la vente de propane et l'entretien courant de pièces d'équipement et d'appareils de chauffage au propane en Colombie-Britannique. Les employés qui travaillent en Colombie-Britannique peuvent facilement être vus comme formant une unité distincte au sein de la structure globale de l'entreprise, et ils participent peu au transport interprovincial du produit de l'employeur. Il est important de garder en tête que le propane qui arrive en Colombie-Britannique par voie ferrée ou par camion-citerne est déchargé dans des réservoirs de stockage de la province où travaillent les membres de la Fraternité internationale des Teamsters. Ces employés transfèrent ensuite le propane dans des camions de service beaucoup plus petits aux fins de la livraison à des acheteurs au détail ou en gros. Outre les exceptions susmentionnées, la majorité des employés de Superior en Colombie-Britannique ne jouent aucun rôle dans la distribution interprovinciale de propane à plus grande échelle. Tel qu'il a été indiqué précédemment, la modeste contribution de certains employés à ce type d'activité – des livraisons à destination de Dease Lake effectuées par des membres du Yukon ou à destination de l'Alberta par des membres de la Colombie-Britannique – est négligeable par rapport au volume de travail exécuté par les 128 employés faisant partie des deux unités de négociation en Colombie-Britannique. En bref, le rendement efficace de la présumée entreprise fédérale ne dépend en rien des services fournis par les employés qui travaillent en Colombie-Britannique.

[87] Le syndicat affirme que Superior et sa société mère n'exercent pas d'activités de transport de propane pour des tiers. Leurs activités consistent plutôt en la vente de leur propre propane et l'entretien courant de l'équipement au propane pour leur propre profit. Elles n'offrent pas de services de transport de propane réguliers et continus pour des tiers.

VI. Analyse et décision

[88] En application du critère fonctionnel, il nous faut évaluer les éléments de preuve au dossier de l'instance afin de déterminer les activités normales et habituelles de l'entreprise de Superior à titre d'« entreprise active », sans tenir compte des facteurs exceptionnels ou occasionnels.

[89] Dans le cadre de cette instance, les éléments de preuve étaient quelque peu sommaires ou limités. Superior nous a donné relativement peu d'éléments de preuve détaillés concernant un quelconque volet interprovincial de ses activités nationales. Si elle l'avait voulu, elle aurait pu présenter, entre autres choses, le pourcentage du volume de ses ventes de propane interprovinciales, ou des revenus qu'elle en tire, par rapport à ses volumes ou à ses revenus de ventes totaux. Elle aurait également pu fournir des données sur le nombre ou le pourcentage d'employés qui exerçaient des activités interprovinciales. Bien évidemment, cette omission peut être intentionnelle, étant donné que Superior soutient que le critère juridique applicable est qualitatif, et non quantitatif.

[90] Cependant, les éléments de preuve sont suffisants pour permettre au Conseil d'établir que les activités normales et habituelles de Superior et de ses employés sont toutes liées à la vente au détail et la livraison subséquente de propane à ses clients et centrées sur ces deux aspects. Parce que Superior vend du propane, et étant donné que ce produit est un gaz, elle se retrouve simultanément à exercer des activités de livraison du propane à ses clients. Superior fait appel à ses propres employés et utilise ses propres camions spécialisés pour livrer à ses clients le propane qui lui appartient et qu'elle stocke dans ses réservoirs. Le travail réellement exécuté par la majorité de ses employés consiste principalement à livrer à ses clients le propane stocké dans ses réservoirs. La vente et la livraison ne peuvent être prises séparément et constituent une seule activité. Pour Superior, la vente et la livraison de propane constituent principalement, mais pas exclusivement, une activité intraprovinciale.

[91] Les employés de Superior sont formés pour utiliser les bonnes techniques de manutention du propane. Ils conduisent des camions expressément adaptés au transport du propane et qui ne peuvent servir au transport d'aucun autre produit. Les employés de Superior remplissent leurs camions spécialisés de propane à l'un des nombreux réservoirs de stockage de Superior, puis livrent ce propane aux divers clients de Superior. Ils ne livrent rien d'autre que du propane et

effectuent ces livraisons uniquement pour les clients de Superior. Aucun élément de preuve n'indique qu'ils livrent du propane appartenant à une autre entreprise.

[92] Après avoir examiné et soupesé les éléments de preuve, nous concluons que Superior n'est pas une entreprise de transport. En outre, nous concluons que l'entreprise de Superior n'est pas semblable, en fait ou en droit, à celle de Westcoast.

[93] Superior n'est pas une entreprise de transport; elle ne fournit pas de services de transport et elle ne vend pas de services de transport. Elle vend un seul produit : du propane. Les entreprises de transport, qu'il s'agisse d'entreprises locales ou à plus grande échelle, ont plusieurs caractéristiques en commun. Elles transportent un certain nombre de biens, de produits ou de marchandises différents. Superior ne livre que du propane. Les entreprises de transport transportent uniquement des biens pour le compte de nombreux tiers. Superior livre uniquement son propre propane, qu'elle a préalablement acheté de diverses raffineries. Les entreprises de transport partent de différents endroits et desservent de nombreuses destinations. Les livraisons de Superior partent toutes d'un même endroit, soit l'un des nombreux réservoirs de stockage de l'entreprise, et se terminent toutes chez les clients. Les entreprises de transport cherchent, si possible, à rapporter d'autres marchandises lors du voyage de retour, de manière à ne pas perdre leur capacité de transport pour ce déplacement. Les camions de Superior n'ont pas de chargement lors du voyage de retour. Les entreprises de transport fonctionnent depuis longtemps selon une grille de tarifs; les tarifs sont souvent établis en fonction de la distance parcourue. Superior ne nous a présenté aucun élément de preuve selon lequel elle utilise une grille de tarifs pour le transport ni rien qui indique la manière dont les présumées activités de transport sont facturées aux clients. Si le prix auquel Superior vend son propane varie selon la distance de la livraison, nous ne disposons d'aucun élément de preuve à ce sujet. La liste de caractéristiques communes aux entreprises de transport présentée ci-dessus n'est pas exhaustive. Pour résumer, disons que les activités normales et habituelles de Superior ne présentent aucune des caractéristiques communes aux entreprises de transport.

[94] Pendant le réinterrogatoire, un des témoins a déclaré que le contrat de vente de Superior conclu avec ses clients comprend des frais de transport ou une clause à cet effet. Toutefois, Superior a décidé de ne pas déposer en preuve un exemplaire d'un tel contrat de vente. Le témoin

n'a pas expliqué de quelle manière les frais de transport sont évalués, ni en quoi le prix du propane acheté de Superior varie d'un client à l'autre, si tant est qu'il varie.

[95] Superior a reconnu et admis à de nombreuses reprises qu'elle « livre » du propane à ses clients. Pour Superior, « livrer » est l'équivalent de « transporter ». Or, pour toutes les raisons exposées dans les deux paragraphes précédents, le Conseil ne considère pas que la livraison est équivalente au transport. Par exemple, une chaîne de grands magasins qui vend régulièrement de gros articles (comme un réfrigérateur, un canapé, etc.) fournira souvent elle-même le service de livraison à ses clients. Ces grands magasins ne sont pas pour autant considérés comme des fournisseurs de services de transport, ni en fait ni en droit. L'administration centrale du Conseil est située à Ottawa, en Ontario. Il est fort probable que les grands magasins situés à Ottawa vendent et livrent de gros articles à des clients qui se trouvent dans la ville adjacente de Gatineau, au Québec. Il est même possible que ces activités soient régulières et continues. Mais ces grands magasins ne sont pas pour autant vus comme exerçant des activités de transport interprovincial. Le Conseil est d'avis que Superior vend et livre du propane à ses clients, et non qu'elle transporte du propane. Elle ne transporte pas de propane, ni au sens courant ni au sens constitutionnel du terme.

[96] Le Conseil conclut également que la majorité des livraisons de propane à partir d'un réservoir de Superior à destination d'un de ses clients sont, dans le cours normal des choses, des livraisons intraprovinciales. Pour une quelconque raison, Superior a décidé de ne pas indiquer combien de réservoirs de stockage elle possède et contrôle et de ne pas nous remettre une liste de leurs emplacements géographiques. Cela dit, la seule conclusion à tirer à la lumière de la preuve dont nous disposons est qu'en règle générale, les clients de Superior qui se trouvent dans une province sont approvisionnés à partir d'un réservoir de stockage de Superior situé dans la même province.

[97] Qu'en est-il des éléments de preuve incontestables attestant la livraison de propane à partir de la Colombie-Britannique à destination de divers endroits en Alberta, en Alaska et au Yukon? Superior affirme que ces livraisons sont, dans une perspective constitutionnelle, régulières et continues. Selon Superior, ces livraisons suffisent à démontrer la nature interprovinciale de son entreprise. Le Conseil ne partage pas ce point de vue. Par ailleurs, Superior déclare que le critère

juridique à appliquer pour déterminer la nature régulière et continue de ces activités est qualitatif, et non quantitatif. Le Conseil n'est pas entièrement d'accord.

[98] Avant de passer au critère des activités « régulières et continues », le Conseil doit d'abord être convaincu que l'entreprise en question est effectivement une entreprise de transport.

[99] La preuve est claire, et le Conseil conclut que Superior fait appel à ses employés et utilise ses camions spécialisés pour livrer du propane à partir de divers endroits en Colombie-Britannique à des clients situés à Hyder, en Alaska, et à divers endroits au Yukon, ainsi qu'à destination de l'Alberta, pour l'alimentation des réchauffeurs d'aiguilles de voie ferrée. Le Conseil a conclu que Superior n'est pas une entreprise de transport et qu'elle ne transporte pas de propane; elle en fait seulement la livraison. Si cette conclusion du Conseil est juste, alors il importe peu que les livraisons à destination de localités comme Hyder, en Alaska, constituent ou non des activités régulières et continues; en droit, ce critère n'a été appliqué uniquement que pour établir si une entreprise de transport relie une province à d'autres provinces ou s'étend au-delà des limites d'une province, aux termes de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867* (voir *Pioneer Truck Lines Ltd.*, 1999 CCRI 31, au paragraphe 15, et les affaires qui y sont citées).

[100] La nature essentielle du critère des activités régulières et continues a été décrite par la Cour d'appel fédérale dans *Westcoast Energy*; l'extrait pertinent est cité ci-dessous. La Cour s'est dite d'avis que seules les activités de collecte de Westcoast (prises séparément des activités de traitement et de transport au moyen de la canalisation principale) pouvaient être considérées (au besoin) comme une entreprise de transport interprovinciale :

> 44. Par conséquent, je suis d'avis que même si les activités de collecte de *Westcoast* constituaient une entreprise distincte par rapport aux activités de traitement et de transport au moyen de la canalisation principale (un point de vue que je ne crois pas fondé, pour les motifs donnés précédemment), cette entreprise... doit être considérée comme étant interprovinciale, car le transport s'effectue de façon régulière et ininterrompue au-delà des limites de la province. Que seulement une partie relativement infime des installations de collecte de *Westcoast* se prolonge au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et en Alberta n'a non plus aucune importance sur le plan constitutionnel. Dans l'arrêt *Ottawa-Carleton Regional Transit Commission and Amalgamated Transit Union, Local 279 et al., Re*[20], le juge Cory (qui était alors juge de la Cour d'appel de l'Ontario) dit ce qui suit:
>
> [Traduction] L'appelante a fait valoir que la faible étendue de l'exploitation extraprovinciale, par rapport à l'ensemble de l'exploitation, devait suffire, en soi, pour soustraire l'entreprise à l'application de l'art. 92(10)*a*). On ne saurait faire droit à cette prétention. Lorsque l'exploitation extraprovinciale

> est régulière et ininterrompue, comme c'est le cas en l'espèce, l'entreprise est assujettie à la disposition.
>
> 45. Plus loin, dans la même décision, le juge Cory ajoute, à la page 570:
>
> [Traduction] La méthode quantitative comporte des difficultés inhérentes. Par exemple, la question se pose toujours de savoir où il convient de tracer la ligne de démarcation dans un cas en particulier. Le rapport critique doit-il correspondre à 80-20, à 90-10, à 95-5 ou à 60-40? Si l'on retient la méthode quantitative, une très grande société ayant une activité extraprovinciale minime, mais régulière, représentant 4 % de l'ensemble de ses activités devrait-elle appartenir à une autre catégorie que celle dont fait partie une petite entreprise ayant le même niveau d'activités extraprovinciales, lesquelles, en raison des dimensions moindres de l'entreprise, représentent 50 % de l'exploitation globale? Les relations de travail de l'entreprise plus modeste devraient-elles être régies par un organisme différent par rapport à celles de l'entreprise plus importante? À mon avis, il n'est pas opportun d'avoir recours à la méthode quantitative. Pour trancher la question fondamentale de savoir si l'entreprise relie des provinces, il convient plutôt de se fonder sur le caractère ininterrompu et régulier des activités de liaison ou de l'activité extraprovinciale.
>
> 46. À mon avis, l'Office a également commis une erreur à cet égard. À tout le moins, la totalité des installations de collecte de Westcoast relèvent de la compétence fédérale.
>
> *Westcoast Energy Inc.* c. *Canada (Office national de l'énergie) (C.A.)*, [1996] 2 C.F. 263

[101] Superior, en préparant sa demande à l'intention du Conseil, a peut-être accordé une attention particulière à la phrase suivante, tirée de l'extrait de la décision de la Cour d'appel fédérale cité ci-dessus :

> Que seulement une partie relativement infime des installations de collecte de *Westcoast* se prolonge au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et en Alberta n'a non plus aucune importance sur le plan constitutionnel.

[102] Cela dit, nous croyons que l'analogie faite par Superior entre ses activités et celles de Westcoast n'est pas appropriée. Selon nous, Superior n'exploite pas une entreprise de transport; par conséquent, il n'y a aucun motif pour que nous appliquions le critère des activités « régulières et continues », et nous n'aurions pas compétence pour le faire. Nous ne sommes pas convaincus qu'une série de livraisons de propane stocké dans des réservoirs à destination de clients (sans chargement au voyage de retour), dans les rares cas où le réservoir et le client sont situés dans des provinces différentes, fasse entrer en jeu la notion de « lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province » énoncée à l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

[103] Notre conclusion à cet égard n'est pas unique. Le CCRT a tiré une conclusion similaire dans une décision rendue en 1982, et le présent Conseil a réitéré cette conclusion dans une décision rendue en 1999. Le CCRT avait conclu ce qui suit :

> Le fait que cette entreprise s'adresse à une clientèle répartie de chaque côté d'une frontière provinciale ne veut pas dire qu'elle relie « une province à une autre » ni qu'elle s'étend « au-delà des limites d'une province » comme le mentionne l'alinéa 2*b*) du *Code canadien du travail*.
>
> *Hurdman Bros. Ltd.* (1982), 51 di 104; et 83 CLLC 16,003 (CCRT n°394), au paragraphe 111; et *Pioneer Truck Lines Ltd.*, précitée, au paragraphe 27.

[104] Si le Conseil fait fausse route, et si le critère des activités « régulières et continues » s'applique bel et bien à une évaluation des diverses livraisons effectuées par Superior à l'extérieur de la province, alors le Conseil conclut que ces livraisons ne sont pas « régulières et continues ». Au contraire, compte tenu des termes employés pour décrire le critère fonctionnel, le Conseil conclut que les circonstances entourant les diverses livraisons effectuées à l'extérieur de la province sont exceptionnelles. Le Conseil ne conteste pas que Superior livre du propane à l'extérieur de la province et que ces livraisons sont faites de manière similaire à ses livraisons locales, c'est-à-dire qu'elle fait appel à ses propres employés et utilise ses propres camions pour livrer son propre propane. Il faut reconnaître qu'à cet égard, les arguments avancés par Superior à propos de ses activités normales et habituelles ont plus de poids que ceux qu'avait fournis l'employeur en cause dans *Tessier Ltée* c. *Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, 2012 CSC 23, dont les employés ne travaillaient qu'à l'occasion comme débardeurs, et l'employeur en cause dans *Schnitzer Steel BC, inc.*, 2012 CCRI 640, dont les employés ne travaillaient que sporadiquement comme conducteurs routiers.

[105] Superior nous a convaincus qu'elle avait fait quelque 18 livraisons de propane à partir de Terrace, en Colombie-Britannique, à destination de Hyder, en Alaska, au cours de la dernière saison de chauffage, et il ne fait aucun doute qu'elle en effectuera un nombre similaire au cours de la prochaine saison de chauffage, et ainsi de suite. Certes, un certain élément de régularité et de continuité caractérise ces livraisons. Les livraisons sont authentiques; elles répondent à une véritable demande commerciale de la part des clients de Superior. La même chose est vraie en ce qui a trait aux livraisons destinées aux réchauffeurs d'aiguilles de voie ferrée. Elles ne sont pas

pure fabrication de la part de Superior pour tenter de faire reconnaître ses activités comme des activités interprovinciales assujetties à la compétence fédérale.

[106] Cela dit, si l'on tient compte de l'ensemble de la preuve, ces livraisons effectuées à l'extérieur de la province sont exceptionnelles et négligeables. Elles ne sont pas représentatives des activités normales et habituelles de Superior en tant qu'entreprise active.

- Les livraisons faites à Hyder, en Alaska, ont un caractère distinct du fait que Hyder est une anomalie politique et géographique. Hyder constitue une exception : c'est une très petite ville (qui compte moins de 100 habitants), extrêmement éloignée des autres villes de l'État et très proche de la frontière canadienne. Les habitants de Hyder ont un indicatif régional de la Colombie-Britannique, ils préfèrent utiliser la monnaie canadienne, ils respectent les jours fériés du Canada, ils obtiennent leur électricité de B.C. Hydro et leurs enfants fréquentent une école canadienne (pièce 2, onglet 6).

- Les livraisons destinées aux réchauffeurs d'aiguilles adjacents à des voies ferrées en Alberta ont un caractère distinct du fait qu'elles ne sont pas nombreuses, qu'elles sont effectuées par un seul employé de Superior et qu'elles se font au moyen de l'unique véhicule rail-route de Superior parce que l'emplacement de ces réchauffeurs n'est, semble-t-il, accessible que par la voie ferrée. Il s'agit de circonstances exceptionnelles.

- Les livraisons au Yukon ont un caractère distinct du fait qu'elles sont effectuées soit par un tiers agent, soit par des employés de Superior qui font partie de l'unité de négociation du Yukon déjà assujettie au *Code*.

Selon nous, ces circonstances exceptionnelles ne peuvent pas cadrer avec le critère des activités « régulières et continues », étant donné la directive claire des tribunaux voulant que la compétence fédérale en matière de relations du travail constitue l'exception et qu'on doive y donner un sens étroit.

[107] Enfin, Superior soutient que son entreprise principale comprend des activités de transport de propane depuis les raffineries jusqu'à ses nombreux réservoirs de stockage, et que son « entreprise de transport de carburant » (traduction) est une entreprise unique semblable, en fait et en droit, à Westcoast. Nous ne partageons pas cet avis.

[108] Le Conseil a déjà conclu que Superior ne transporte pas de propane depuis les réservoirs de stockage jusqu'à ses clients. Selon la preuve, le Conseil est également convaincu que Superior ne transporte pas de propane depuis les raffineries jusqu'à ses nombreux réservoirs de stockage. Superior achète à des raffineries de grandes quantités de propane qu'elles ont en stock dans leurs installations. Superior a fait valoir qu'elle est le plus important acheteur de propane au Canada. Le Conseil en convient. Superior affirme également qu'elle collecte, traite et transporte du propane. Le Conseil ne partage pas ce point de vue. Selon la preuve, l'achat de propane n'implique aucun aspect de la collecte ou du traitement du propane. Le propane que Superior vend à ses clients est dans le même état que lorsqu'elle l'achète des raffineries.

[109] Superior affirme que l'activité principale de son entreprise est le transport de propane depuis les raffineries jusqu'à ses nombreux réservoirs de stockage. Superior avance que, d'une certaine façon, elle participe directement au transport du propane depuis les raffineries jusqu'à ses réservoirs de stockage. Nous ne partageons pas ce point de vue. Le transport de propane depuis les raffineries jusqu'aux divers réservoirs de stockage de Superior est une activité complètement différente de la livraison subséquente aux clients du propane stocké dans les réservoirs. Le transport de propane depuis les raffineries jusqu'aux divers réservoirs de stockage est généralement interprovincial, étant donné que le propane est transporté depuis des raffineries situées dans seulement deux ou trois provinces du Canada jusqu'aux réservoirs de stockage de Superior, lesquels sont répartis dans les 13 provinces et territoires du Canada, Superior exerçant des activités dans chacun d'eux. Aucun élément de preuve ne démontre que Superior effectue elle-même ce transport. Aucun élément de preuve ne démontre non plus que les employés de Superior participent à un quelconque aspect du transport interprovincial du propane depuis les raffineries jusqu'aux divers réservoirs de stockage.

[110] Superior **organise** un tel transport. Elle a admis qu'elle embauche des entreprises de transport tierces (qui relèvent déjà de la compétence fédérale) et qu'elle utilise leurs services pour transporter le propane depuis les raffineries jusqu'à ses réservoirs de stockage. Elle a indiqué que ces tiers comprennent le CN, le CP et Trimac Transportation. Ce sont trois entreprises de transport reconnues, de même que trois entreprises fédérales reconnues.

[111] Superior **orchestre** un tel transport. Il est vrai que Superior possède ou contrôle un important nombre de wagons-citernes qui servent uniquement à transporter du propane. Superior fournit ces wagons-citernes aux compagnies de chemin de fer qu'elle embauche pour transporter son propane depuis les raffineries jusqu'à ses divers réservoirs de stockage. Superior possède ou contrôle un certain nombre de voies d'évitement où ces wagons-citernes peuvent être entreposés. Aucun détail ne nous a été donné sur le nombre de voies d'évitement ou leur emplacement. Cela dit, ni Superior ni ses employés ne participent au transport en tant que tel. Le fait de posséder ou de contrôler des wagons-citernes et des voies d'évitement ne crée pas de lien significatif ou d'intégration entre Superior et les entreprises de transport tierces qu'elle embauche pour transporter son propane.

[112] Un transitaire et ses employés ont un lien beaucoup plus étroit avec une entreprise de transport interprovincial, ou participent davantage aux activités de celle-ci, que Superior; néanmoins, la CSC nous a récemment rappelé que les transitaires ne sont pas assujettis à la législation fédérale (*Consolidated Fastfrate*, précité). Superior n'est pas une entreprise de transport. Elle n'a aucun lien ou relation d'importance avec une entreprise de transport au sens constitutionnel. Superior n'exerce habituellement pas d'activités de transport, ni au sens courant ni au sens constitutionnel du terme. Elle ne vend pas de services de transport; elle vend du propane. Superior n'est donc pas une entreprise de transport, au sens de l'alinéa 2*b*) du *Code*. Il ne fait aucun doute que les wagons-citernes et les voies d'évitement facilitent le transport de propane par voie ferrée. Mais ils ne font pas de Superior une partie de l'entreprise fédérale de transport ferroviaire qui, dans les faits, effectue le transport du propane au moyen des wagons-citernes. L'arrêt *Consolidated Fastfrate*, précité, constitue un obstacle judiciaire que Superior n'est pas en mesure de surmonter.

[113] Superior embauche des transporteurs tiers ou conclut des contrats avec eux aux fins du transport de volumes importants de propane depuis les raffineries jusqu'à ses réservoirs de stockage. Parmi les transporteurs tiers dont elle retient les services, il y a le CN, le CP et Trimac Transportation. Il est important de noter que ces compagnies de chemin de fer sont déjà reconnues comme des entreprises fédérales de transport. Ce sont elles qui transportent les grandes quantités de propane. Elles vendent des services de transport. Ces entreprises sont, selon le libellé de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, des « chemins de fer... reliant la province à une autre ou à d'autres provinces ». Ce n'est pas le cas de Superior. Le Conseil conclut que Superior ne transporte pas de propane depuis les raffineries jusqu'à ses réservoirs de stockage. Même dans les cas où la raffinerie et le réservoir de stockage sont situés dans la même province, Superior confie toujours à des entreprises de transport tierces, dont les activités sont interprovinciales, le transport intraprovincial de grandes quantités de propane depuis les raffineries jusqu'à ses réservoirs de stockage.

[114] Superior soutient qu'aucune distinction ne peut être établie entre l'utilisation, par Westcoast, d'une canalisation pour le transport interprovincial et le recours, par Superior, à la combinaison de moyens qu'elle emploie pour distribuer le propane à ses clients, à savoir son propre réseau de distribution, des camions, des conteneurs et des tiers. Par conséquent, Superior soutient qu'elle est une entreprise fédérale unique qui est intégrée sur le plan fonctionnel et assujettie à une gestion, une direction et un contrôle communs au sens de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Le Conseil ne partage pas ce point de vue. Comme il a été mentionné au paragraphe précédent, étant donné que Superior confie au CN, au CP et à Trimac Transportation le transport de son propane, la distinction est facile à établir entre Superior et Westcoast. Il se peut que Superior soit une entreprise unique dont les activités dans l'ensemble du Canada sont intégrées sur le plan fonctionnel et assujetties à une gestion, une direction et un contrôle communs, mais cela ne suffit pas à la faire entrer dans le champ d'application de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867* (*Westcoast Energy*, précité, au paragraphe 65). À notre avis, la combinaison de moyens utilisés par Superior pour distribuer le propane à ses clients (son propre réseau de distribution, des camions, des conteneurs et des tiers) n'a aucun point commun avec la canalisation de transport principale, les canalisations de collecte et les usines de traitement exploitées par Westcoast.

[115] L'entreprise et les activités de Superior diffèrent nettement de l'entreprise exploitée par Westcoast.

[116] D'un point de vue juridique, le fait que Westcoast exploitait une entreprise fédérale n'a jamais été mis en doute. L'aspect principal de son entreprise, à savoir la canalisation de transport principale qu'elle possédait et exploitait, était interprovincial et était donc, dès le début et pendant de nombreuses années, assujetti à la législation fédérale en application de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*. Le litige relatif au partage des compétences, qui a d'abord été soumis à l'ONE pour être finalement tranché par la CSC en 1998, visait à établir si les canalisations de collecte et les usines de traitement (toutes entièrement situées dans une province) faisaient ou non partie de l'entreprise fédérale principale existante de Westcoast, soit sa canalisation de transport principale. Lorsque Westcoast avait présenté sa demande à l'ONE, elle relevait déjà, du moins en partie, de la compétence fédérale. La situation de Superior est différente : l'entreprise a présenté au Conseil une demande afin qu'il déclare pour la première fois que ses activités sont assujetties à la législation fédérale. Gardons en tête que, pendant des décennies, les activités et les employés de Superior ont relevé de la compétence provinciale sans que Superior ne s'en formalise. Contrairement à Westcoast, Superior n'a pu faire ressortir, dans la demande qu'elle a présentée, de partie ou d'aspect existant de ses activités, dans aucune des provinces du Canada (à l'exclusion des territoires), qui aurait déjà été reconnu comme étant assujetti à la compétence fédérale pendant une période de temps importante.

[117] D'un point de vue factuel, les activités de Westcoast sont aussi entièrement différentes. D'emblée, Westcoast possédait une canalisation de transport principale longue de quelque 2 576 km, qui reliait l'Alberta et la Colombie-Britannique à la frontière canado-américaine, où elle se raccordait au pipeline interétatique que possédait et exploitait la Northwest Pipeline Corporation aux États-Unis. Westcoast faisait appel à ses propres employés pour exploiter sa canalisation, et elle transportait du gaz pour des tiers. Elle ne possédait pas le gaz naturel qu'elle transportait, pas plus qu'elle n'en faisait le commerce. À l'inverse, Superior ne possède ni n'exploite aucune des infrastructures importantes utilisées par des tiers pour transporter son propane depuis les raffineries jusqu'à ses réservoirs de stockage. Superior compte énormément sur les entreprises de transport tierces, ce que Westcoast ne faisait pas du tout. Il est vrai que Superior possède et contrôle certains wagons-citernes et loue des voies d'évitement, mais ni

Superior ni ses employés ne participent à l'exploitation de ces voies d'évitement ou au mouvement de ces wagons-citernes. Le transport du propane depuis les raffineries est certes interprovincial, mais il s'effectue sans la participation des employés de Superior. Ni Superior ni ses employés ne dirigent ou ne contrôlent la manière dont le transport interprovincial est effectué par d'autres, et ils n'exécutent pas non plus eux-mêmes ces activités de transport. Superior fait le commerce du propane que d'autres transportent pour elle depuis les raffineries; Superior vend ce propane à ses clients.

[118] Les activités de Westcoast comprennent également la collecte de gaz naturel brut et le traitement de ce gaz afin qu'il puisse être transporté au moyen de sa canalisation de transport principale. Comme il a déjà été mentionné, nous ne disposons d'aucun élément de preuve attestant que Superior ou ses employés participent à la collecte ou au traitement du propane que l'entreprise achète à des raffineries tierces.

[119] Les activités de Westcoast consistent à transporter du gaz naturel au-delà des frontières provinciales au moyen de canalisations pour le compte d'autres entités. Les activités principales de Superior sont la vente et la livraison subséquente de propane (la plupart du temps, mais pas toujours, intraprovinciale) pour son propre compte. Westcoast fournit et vend un service, qui est le transport de gaz naturel. Superior fournit et vend un produit, qui est le propane.

[120] Pour conclure cette section de nos motifs de décision, nous avons mis l'accent, à la demande de Superior, sur « le travail réellement accompli par Superior » (traduction). Nous ne sommes pas en mesure de conclure que Superior exerce des activités de transport de propane à destination de ses clients au moyen d'un réseau de distribution interprovincial et international. Superior exploite peut-être bien une entreprise unique dans chaque province et territoire du Canada, mais nous ne pouvons conclure que son entreprise comprend des activités de collecte, de traitement et de distribution interprovinciale de propane, tel qu'il a été allégué, et nous ne pouvons donc conclure qu'elle exploite une entreprise de transport de carburant au sens de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

VII. Conclusion et décision

[121] Pour tous les motifs susmentionnés, Superior n'a pas convaincu le Conseil qu'elle est une entreprise relevant de la compétence fédérale – qui constitue l'exception en matière de relations du travail – plutôt que de la compétence provinciale, au sens de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Le Conseil rejette la demande pour motif d'absence de compétence.

Traduction

William G. McMurray
Vice-président

John Bowman
Membre

Robert Monette
Membre